

## Der alternative Ringstraßen-Plan von Adolf Loos

### Ein Spaziergang durch ein anderes Wien

Die folgenden Erläuterungen zum Projekt des Wiener Architekten Adolf Loos basieren auf einer eigenen Arbeit aus dem Jahre 2007. Es handelte sich um einen visuellen Vergleich der tatsächlich bestehenden Bebauung der Inneren Stadt Wiens um 1912 und Loos' alternativem Ringstraßen-Entwurf, der zu eben dieser Zeit entstand und auf den hier näher eingegangen wird. Der Planvergleich war in erster Linie ein grafisches Spiel, um die großen Abweichungen zwischen der gebauten Ringstraße und Loos' Alternativvorschlag nachzuvollziehen. Im Anschluss an die Ringstraßen-Tagung in Szeged im Herbst 2015 – deren Plakat und Einladungskarte die Grafik von 2007 zierte – bot sich jedoch für vorliegenden Band die Gelegenheit, sich vertieft mit der Thematik auseinanderzusetzen. Hier wird zunächst auf den Architekten und die Hintergründe seines Ringstraßen-Plans eingegangen. Anschließend folgt der Versuch, ausgewählte städtebauliche Situationen des Plans anhand eines imaginären Stadtpaziergangs zu beschreiben.

### **Der Architekt Adolf Loos und dessen Alternativentwurf für die Ringstraße**

Adolf Loos, 1870 in Brünn geboren, reiste als junger Mann nach England und in die Vereinigten Staaten. Er gab sich als Kosmopolit und pflegte Kontakte in ganz Europa; sein architektonisches Schaffen ist jedoch eng mit der Stadt Wien verbunden. Zunächst erfolgreich mit gediegenen Umbauten bürgerlicher Stadtwohnungen, konnte Loos ab 1903 auch ganze Häuser umbauen oder neu errichten. Mehrere Bauten an unterschiedlichen Orten der Hauptstadt sind über die Fachwelt hinaus bekannt. Sie gelten in ihrem betont anti-dekorativen Charakter, der den zeitgenössischen Stilrichtungen des Historismus und der Wiener Secession diametral entgegensteht, weithin als Wegbereiter der architektonischen Moderne. Dabei handelt es sich größtenteils um einzelne Wohnbauten, aber auch um Wohnsiedlungen, Geschäfte, Bars, Cafés oder Gebäudeteile wie Portale. Loos, zu dessen Freundeskreis Künstler und Schriftsteller wie Oskar Kokoschka, Karl Kraus und Arnold Schönberg zählten, übte auch durch Architektur- und designtheoretische Schriften nachhaltigen Einfluss aus – allem voran durch den Aufsatz *Ornament*

und Verbrechen aus dem Jahr 1908<sup>1</sup>. Weniger bekannt, deshalb aber nicht weniger bedeutend und erwähnenswert, ist seine vertiefte Auseinandersetzung mit übergeordneten städtebaulichen Themen und insbesondere sein kritischer Blick auf ein aus reinem Repräsentationsbedürfnis heraus entstandenes architektonisch-städtebauliches Gesamtensemble.

Dass ausgerechnet die Wiener Ringstraße das Missfallen von Loos und einer Vielzahl weiterer Kritiker erregte,<sup>2</sup> erstaunt aus heutiger Sicht, zählt sie doch „zu den Glanzleistungen des Städtebaus im 19. Jahrhundert“<sup>3</sup>. Sie ist Teil des 2001 zum UNESCO-Weltkulturerbe ernannten „Historischen Zentrums Wien“. Bauten wie die Hofburg, das Parlament, das Rathaus oder das Universitätsgebäude am Schottentor, Oper, Museen und Theater sind zusammen mit den boulevardartigen Straßenzügen, Plätzen und Parkanlagen ein kaum noch wegzudenkender Bestandteil der österreichischen Hauptstadt, gerade auch in touristischer und imageprägender Hinsicht.

Gleichwohl ist auch bekannt, dass die in der Gründerzeit erbauten Bezirke europäischer Städte, heute oft als Inbegriff des ‚Urbanen‘ zelebriert, zur Zeit ihrer Entstehung sowohl städtebaulich als auch architektonisch-ästhetisch bei weitem nicht überall auf Gegenliebe stießen. In Wien kommt hinzu, dass die Ringstraße in einer Form realisiert wurde, die die damals bestehende Chance auf eine enge Verzahnung der heutigen Inneren Stadt mit den umliegenden Bezirken weitgehend außer Acht ließ. In ihr manifestiert sich beispielhaft „die soziale und ökonomische Segregation in der liberalen Gründerzeit“<sup>4</sup>. Ihr „fiel die Aufgabe zu, den oberen Bevölkerungsschichten Wohnraum zu bieten. So erscheint die Ringstraße gleichsam als der sozial aufgewertete Rahmen um die Altstadt“<sup>5</sup>.

Eben diese Funktion als bloßer Rahmen ohne – aus seiner Sicht – wirkliche städtebauliche Verknüpfung mit der Inneren Stadt und den außerhalb an die ab 1857 geschleifte Stadtbefestigung angrenzenden, dicht bebauten Bezirken waren Ansatzpunkt für Loos’ harsche Kritik an der Wiener Ringstraße in der Form, wie sie teils bereits vor seiner Zeit entstanden war. In seiner 1898 erschienenen Schrift *Die Potemkinsche Stadt* stellt der damals 27-jährige Loos seine Ansichten zur Ringstraße wie folgt dar: „Wenn ich den Ring entlangschlendere, so ist es mir immer, als hätte ein moderner

1 Der 1908 verfasste Aufsatz wurde 1910 von Loos erstmals vorgetragen, beim „Akademischen Verband für Literatur und Musik“. Die erste Drucklegung in deutscher Sprache erfolgte jedoch erst 1929 im Prager Tagblatt. Online ist die entsprechende Ausgabe im „Anno“ der Österreichischen Nationalbibliothek verfügbar: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=ptb&datum=19291110&seite=20> [11.08.2016].

2 Vgl. dazu den Beitrag von Károly Kókai im vorliegenden Band.

3 Lichtenberger, Elisabeth: *Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis*. Darmstadt: Primus 2002, S. 156.

4 Ebd. S. 157.

5 Ebd.

Potemkin die Aufgabe erfüllen wollen, jemandem den Glauben beizubringen, er sei in eine Stadt von lauter Nobili versetzt.<sup>6</sup> Er stand jedoch mit seiner Kritik an der Ringstraßen-Bebauung und an den mit ihr verbundenen städtebaulichen Prinzipien (und der unterliegenden geistigen Haltung) nicht alleine da. Robert Musil z. B. beschrieb in seinem 1921 begonnenen Roman *Der Mann ohne Eigenschaften* die Bauten entlang des Prachtboulevards als Theaterdekorationen einer gehaltlosen Zeit.<sup>7</sup> Die Schriftstellerin und Journalistin Berta Zuckermandl-Szepe nannte die Ringstraße „eine Musterkarte von Stilkopien, eine lächerlicher als die andere“<sup>8</sup>. Auch der Wiener Architekt und Städtebauer Camillo Sitte ist hier mit seinem weithin beachteten, 1889 erstmals erschienenen Werk *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* zu nennen. Darin zeigt er auf, welche Qualitäten die Plätze mittelalterlicher Stadtanlagen aufweisen, die den Platzsituationen entlang der Ringstraße fehlen, nämlich u. a. die ausreichende bauliche Fassung und ausgewogene, nicht ausufernde Dimensionen. Für den Rathausplatz und den Votivkirchenplatz unterbreitete er entsprechende Alternativvorschläge, ohne jedoch eine entsprechende Anpassung bei der weiteren Realisierung der Ringstraße zu bewirken.<sup>9</sup> Die Reihe der Kritiker ließe sich, eine Vielzahl von damaligen (und sicher auch heutigen) Architekten eingeschlossen, weiter fortsetzen.

1912 gründete Adolf Loos seine eigene Bauschule in Wien, deren Hauptfächer Kunstgeschichte, Innerer Ausbau und Materialkunde waren.<sup>10</sup> Loos brachte aber auch den kritischen Blick auf den Städtebau vertieft in seine Lehrtätigkeit mit ein. Bereits einige Jahre vor der Gründung der Bauschule hatte er begonnen, sich mit dem Projekt eines Stadtregulierungsplans, ausgehend vom Bauzustand der Stadt Wien vor der Schleifung der Bastionen, zu beschäftigen. Schließlich beauftragte er seinen Schüler Paul Engelmann, den von ihm konzipierten Stadtregulierungsplan zeichnerisch umzusetzen, was um 1912 erfolgte.<sup>11</sup>

Dieser *Plan der Stadt Wien* spiegelt Loos' langjährige kritische Auseinandersetzung mit der Wiener Ringstraße sowie mit den Grundsätzen des architektonischen und städtebaulichen Historismus allgemein wider. Er zeigt dabei deutlich eine Reihe von alter-

6 Vgl. Loos, Adolf: Die Potemkinsche Stadt (1898). In: Ders.: Sämtliche Schriften in zwei Bänden. Hg. von Franz Glück. Bd. I. Wien: Herold 1962, S. 153f., [https://de.wikisource.org/wiki/Die\\_Potemkinsche\\_Stadt](https://de.wikisource.org/wiki/Die_Potemkinsche_Stadt) [09.04.2016]. Vgl. Demand, Christian: Total Reset? Historismus und Moderne. In: Nierhaus, Andreas (Hg.): Der Ring – Pionierbauten einer Prachtstraße. Salzburg / Wien: Residenz 2015, S. 22.

7 Vgl. Musil, Robert: Der Mann ohne Eigenschaften. Roman. Hamburg: Rowohlt 1957, S. 1126–1127. (Kapitel 47: Wandel unter Menschen)

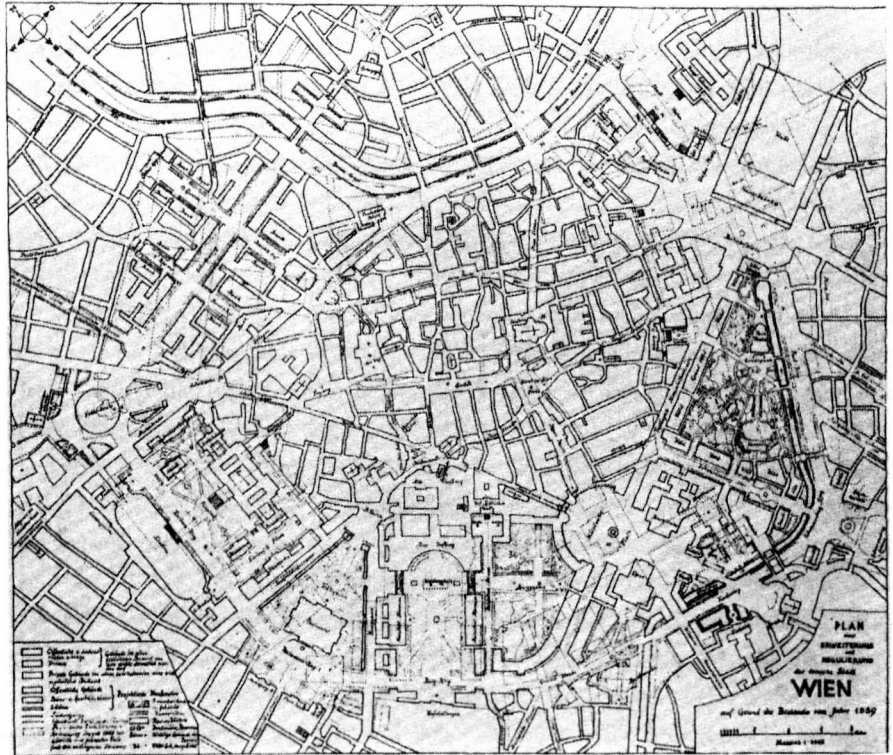
8 Zitiert nach Gogala, Eva (2015): Boulevard der Träume. Artikel zur Serie „150 Jahre Wiener Ringstraße“. Veröffentlicht auf <http://www.freizeit.at> [02.04.2016].

9 Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen (1889). Wien: Prachner 1965.

10 Vgl. Bock, Ralf: Adolf Loos: Leben und Werke 1870–1933. München: DVA 2009, S. 17.

11 Vgl. Rukschcio, Burkhardt: Adolf Loos. Leben und Werk. Salzburg / Wien: Residenz 1987, S. 175.

1912



564 Wien, Innere Stadt (die punktierten Linien stellen den seit 1859 gebauten Bestand von 1912 dar)

A.L.A. 463, Kat. 91

Adolf Loos, Plan einer Erweiterung und Regulierung der inneren Stadt Wien auf Grund der Bestände vom Jahr 1859

nativen städtebaulichen Prinzipien. Auf der anderen Seite verdeutlicht sich hier auch Loos' ambivalentes Verhältnis zu den zeitgenössischen Strömungen in Architektur und Städtebau. Laut Burkhardt Rukschcio wird ersichtlich, dass seine ablehnende Haltung der Ringstraße gegenüber hauptsächlich in der übergeordneten Konzeption des Gesamtplans begründet liegt, nicht aber in der historistischen Architektur der Einzelbauten. Diese übernahm Loos im Grundriss oft fast unverändert, teils aber in deutlich geänderten Positionen und Orientierungen. Eine Reihe von detaillierten perspektivischen Skizzen, die bereits ab 1909 entstanden, geben darüber ergänzend Aufschluss.<sup>12</sup> Betrachtet man die Fassadenentwürfe dieser Einzelobjekte jedoch genauer, findet man zahlreiche Hinweise auf die typischen Merkmale des Architekturstils, die sich auch in einigen seiner umgesetzten innerstädtischen Bauten finden: Gleichmäßig durch Fensteröffnungen

12 Ebd., S. 176; vgl. auch die dortigen Abbildungen der Skizzen.

gegliederte, schmucklose Fassaden ohne Vorsprünge (siehe z. B. das „Looshaus“ am Michaelerplatz). Demnach ist fraglich, ob die architektonische Gestaltung, die er innerhalb seines Stadtregulierungsplans für die Bauten im Detail vorsah, tatsächlich in dem Maße dem historistischen Stil folgte, wie es sich laut Rukschcio in Loos' Anerkennung der Meister dieses Architekturstils ausdrückt. Tatsache ist, dass er sich diesem Projekt vor und auch nach dem Ersten Weltkrieg zusammen mit seinem Schüler Engelmann in äußerst akribischer und zeitaufwändiger, ja liebevoller Form widmete.

Diese alternative Ringstraßenplanung war freilich zur Zeit ihrer Entstehung nur noch ein Gedankenspiel, eine ‚retrospektive Utopie‘ oder auch ‚radikale Revision‘ der Wiener Ringstraße, ausgehend vom Bauzustand im Jahre 1859. Nichtsdestotrotz hat sie im Hinblick auf die Geschichte des europäischen Städtebaus des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts eine vertiefte Betrachtung verdient. Denn neben dem tatsächlich Gebauten ist es oft das ungebaut Gebliebene, das in wertvoller Form Zeugnis ablegt von der sich teils ergänzenden und teils auch gegeneinander laufenden Strömungen einer Epoche. Einen umfassenden Eindruck nicht realisierter Projekte in der österreichischen Hauptstadt vom Beginn des 19. bis zum Ende des 20. Jahrhunderts bietet der Katalog zur Ausstellung *Das ungebaute Wien – Projekte einer Metropole 1800–2000*, die von Ende 1999 bis Anfang 2000 im Historischen Museum der Stadt Wien gezeigt wurde. Darin werden neben zahlreichen nicht umgesetzten Ringstraßen-Plänen auch viele weitere ungebaute Infrastruktur- und Hochbauprojekte erläutert.<sup>13</sup>

An dieser Stelle lohnt sich eine Betrachtung dessen, was die tatsächlich gebaute Wiener Ringstraße von anderen ungefähr zeitgleich umgesetzten Stadtregulierungsplänen in anderen europäischen Städten unterscheidet und mit welchen andernorts vorzufindenden Strukturen sich das von Loos verfolgte Grundprinzip in seinem Alternativplan eher vergleichen lässt.

Zunächst soll die tatsächlich gebaute Ringstraße in den Fokus genommen werden. Zweifelsohne ist Wien eine der Städte, innerhalb derer der ehemalige Verlauf des Glacis noch heute eindeutig zu erkennen ist. Anders als in Städten wie z. B. Hamburg oder Frankfurt, in denen der entsprechende Bereich in weiten Teilen als Grünanlage erhalten geblieben ist und nur punktuell von öffentlich-repräsentativen Bauten unterbrochen wird, kann die Ringstraße in ihrer realisierten Form als eine völlig eigene bauliche Schicht im Ringmodell der Stadt betrachtet werden. Der Begriff der ‚Ringstraße‘ ist somit teils auch irreführend. Denn anders als z. B. in Budapest, wo der Nagykörút (die „Große Ringstraße“) mit einem ähnlichen Begriff tatsächlich einen gestreckt halbkreisförmigen Straßenverlauf entlang eines alten Donauarms in seiner deutlich linearen

<sup>13</sup> Das ungebaute Wien – Projekte für die Metropole 1800 bis 2000. 256. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien. 10. Dezember 1999 bis 20. Februar 2000. Wien: Historisches Museum der Stadt Wien 1999.

Form beschreibt, meint man mit der Ringstraße in Wien einen ganzen Stadtbereich mit teils mehr als einem halben Kilometer Breite. Der vom Donaukanal ausgehende, einen Dreiviertelring beschreibende Straßenzug entfaltet erst im Zusammenhang mit der angrenzenden Abfolge von Parks, Plätzen, öffentlichen Gebäuden in unterschiedlichen Grundrissformen und Maßstäben sowie nicht zuletzt auch von verdichteten, regelmäßig und kleinteilig bebauten Blocks seine Bedeutung. Die Wiener Ringstraße wie wir sie heute kennen beschreibt also keine lineare Grenze, sondern quasi einen das Innen und Außen der Stadt voneinander abgrenzenden Stadtbezirk mit einer eigenen, vollwertigen städtebaulichen Struktur. Carl E. Schorske erläutert in seinem preisgekrönten Werk *Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle* detailliert die Hintergründe und Intentionen des zur Ausführung gebrachten Ringstraßen-Entwurfs, der eben diese städtebauliche Struktur hervorbrachte. Er geht auf das „Ausmaß der Prachtentfaltung“<sup>14</sup> des umgesetzten Ringstraßen-Entwurfs ein, das mit dem des barocken Städtebaus vergleichbar sei. Gleichzeitig erläutert er aber die eigenständige und neue Umkehrung des barocken Prinzips, das Ludwig von Förster im ausgewählten Wettbewerbsentwurf vorsah: Wo im Barock der die Gebäude umschließende Raum deren prachtvolle Wirkung verstärken sollte, dienten die Gebäude im Ringstraßen-Entwurf der horizontalen Erweiterung des Straßen-Corsos.

Die polyedrische Straße ist in dem ausgedehnten Komplex buchstäblich das einzige Element, das ein eigenes Leben führt und keiner anderen räumlichen Einheit untergeordnet ist. Wo ein barocker Architekt versucht hätte, die Vorstadt mit dem Zentrum zu verbinden, um weite, auf die zentralen monumentalen Teile gerichtete Perspektiven zu schaffen, unterdrückte der im Jahre 1859 gebilligte Plan mit wenigen Ausnahmen die Perspektiven zugunsten einer Betonung des kreisförmigen Fließens. Damit schnitt die Ringstraße das alte Zentrum ab von den neuen Vorstädten.<sup>15</sup>

Laut Schorske wird dies dadurch zusätzlich verstärkt, dass die meisten großen Straßen, die von innen oder außen auf die Ringstraße treffen, in diese einmünden ohne sie zu kreuzen. „Was einst ein Gürtel militärischer Absonderung gewesen war, wurde nun zu einem Gürtel gesellschaftlicher Trennung.“<sup>16</sup>

Die erläuterten Prinzipien sind in Adolf Loos' Alternativplan stark durchbrochen. Loos' Intention war es, „die alten Siedlungsstrukturen über den distanzierenden Freiraum hinweg miteinander zu verknüpfen“<sup>17</sup>. Zwar bleibt die Ringstraße bei ihm größtenteils auch als eigene Einheit im Stadtkörper erkennbar, sie verliert jedoch die ungefähre Regelmäßigkeit der einzelnen geraden und tangential in etwa zur Stadtmitte ausgerichteten

14 Vgl. Schorske, Carl E.: *Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle*. Aus dem Amerikanischen von Horst Günther. München / Zürich: Piper 1994, S. 31.

15 Ebd.

16 Ebd.

17 Vgl. Rukschcio 1987, S. 175.



Abschnitte. Da diese Regelmäßigkeit im Stadtgrundriss für das Erkennen des Innen und Außen sowie des separaten Ringstraßenbereichs ausschlaggebend ist, geht der Eindruck des ‚Schichtenmodells‘ der Stadt bei Loos in vielen Bereichen verloren. Es entsteht ein differenziertes Bild, das u. a. durch die Verlängerung einzelner Achsen hervorgerufen wird, die den gedachten Kreis um den Mittelpunkt der Stadt unregelmäßig schneiden. In einer gehäuft auftretenden Zahl runder oder halbrunder Plätze und Höfe – wie man sie in der heutigen Ringstraße nur vereinzelt vorfindet – wird „der Einfluß der Londoner City“<sup>18</sup> mit den Stadtumbauten der Regency-Ära deutlich. Dieser Einfluss ist freilich nur an kleinen, teilräumlichen Ähnlichkeiten erkennbar, war doch in der britischen Hauptstadt – genauso wie im Haussmannschen Paris – das traditionelle Innen und Außen bereits lange vorher aufgeweicht worden und zeigt sich im heutigen Stadtbild noch viel weniger als in Loos’ Ringstraßenplan.

Diese Betrachtung des Plans und der Stadtstruktur aus der Vogelperspektive ist allerdings weit entfernt von dem, was der sich in den entworfenen Räumen bewegend Mensch aus seiner Perspektive wahrnimmt. Der Blick muss – quasi ‚auf Augenhöhe‘ – aus einzelnen Straßen und Plätzen mitgedacht werden. Welche Blickbeziehungen gibt es? An welchen Landmarken kann sich der Passant orientieren, welche städtebaulichen Situationen und Kompositionen nimmt er aus seiner Perspektive wahr? Die perspektivischen Skizzen von Loos bieten erste Anhaltspunkte, um sich diesem Blickwinkel anzunähern. Rukschcio stellt einige räumliche Beziehungen und Situationen textlich heraus.<sup>19</sup> Hier soll eine andere Form der Beschreibung probiert werden: Ein Stadtpaziergang in Loos’ alternativem Wien von 1912. Die Route des Spaziergangs ist zusammen mit den Plänen des Projektes von 2007 in einer kartografischen Darstellung eingetragen.

Die bearbeiteten Plandarstellungen sind als Schwarzpläne ausgeführt, die allerdings bei kleinteiligen Blockstrukturen nicht gebäudescharf sind. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Pläne – genauso wie der zugrunde liegende Originalplan von Loos – nicht genordet sind, sondern ca. um 45 Grad nach rechts gedreht werden müssen, um in eine Nordausrichtung gebracht zu werden.

## Ein Gang durch Loos’ neu erfundenes Wien

Nach dem Frühstück verlassen wir unser Hotel in der Leopoldstadt gegen 9:30 Uhr und flanieren von der Leopoldstadt die Praterstraße entlang, weitgehend gerade, zunächst bis zum großen Schwedenplatz, der den Donau-Kanal überbrückt, und anschließend

18 Ebd. S. 498.

19 Ebd. S. 498f.

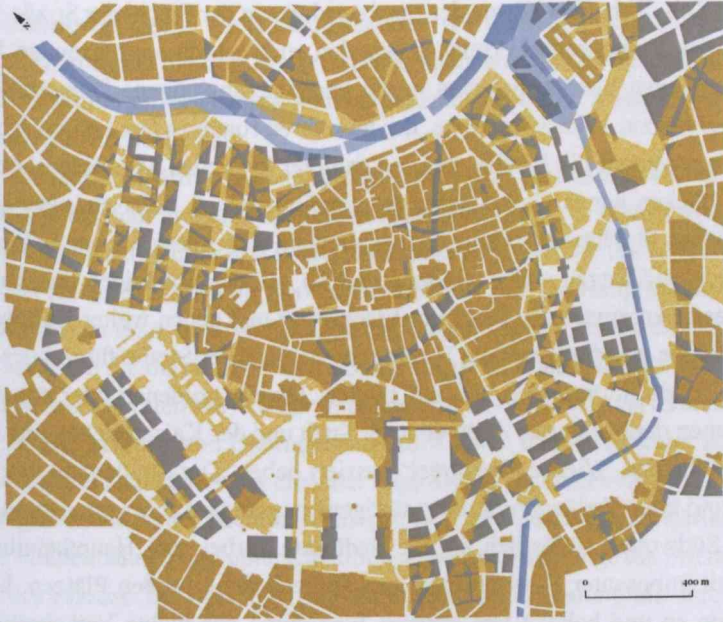


Adolf Loos, Regulationsplan, 1912. Bestand von 1859 (Grafik: Johannes Bouchain)



Adolf Loos, Regulationsplan, 1912 (Grafik: Johannes Bouchain)





Adolf Loos, Regulationsplan, 1912. Überlagerungsplan (Grafik: Johannes Bouchain)



Adolf Loos, Regulationsplan, 1912. Der Stadtspaziergang (Grafik: Johannes Bouchain)

weiter in südwestlicher Richtung durch die verlängerte Praterstraße, von wo aus wir nach kurzer Zeit die beiden Türme des Stephansdoms in der Flucht der Straße erblicken. Am Portal des Doms vorbei erreichen wir den südwestlich angrenzenden Stock-im-Eisen-Platz, biegen hier nach rechts in die leicht geschwungene Domstraße ein und folgen dieser bis zur Michaelerkirche, der man ihren romanischen Ursprung noch teils ansieht. Wir passieren die Kirche, um den dahinter liegenden Michaelerplatz zu erreichen. Dort blicken wir in die Schaufenster von Goldman & Salatsch, einer der besten Adressen Wiens für Herrenkleidung<sup>20</sup>. Anschließend schlendern wir den belebten Kohlmarkt entlang und biegen gleich wieder rechts ab, auf den prächtigen und breiten Graben. Wir passieren erneut den Stock-im-Eisen-Platz und gehen weiter geradeaus in die Singerstraße, die uns direkt auf die Verlängerte Mariahilfer Straße führt, kurz nachdem wir linksseitig die imposanten und mit großen, jeweils goldenen oder silbernen Lettern die Namen der bekannten Zeitungen der Stadt und des Kaiserreiches verkündenden Verlagsgebäude der ‚Wiener Fleetstreet‘ passiert haben. Der Straßenzug der Mariahilfer Straße und ihrer Verlängerung führt übrigens in gerader Linie vom namensgebenden Bezirk im Südwesten südöstlich an der Stadtmitte vorbei zum Hauptbahnhof, einem Kopfbau mit imposanter Fassadenfront und angrenzenden großen Plätzen. Dort kommen wir nun an und bahnen uns unseren Weg durch das dichte Verkehrstreiben aus Straßenbahnen, Kutschen, Pferdefuhrwerken, einzelnen Automobilen, Radfahrern und unzähligen Fußgängern. Es ist 11:35 Uhr, wie wir an einer der großen Uhren über dem Eingangsportal sehen können. Wir treten in den Bahnhof ein, bleiben eine Weile inmitten der Passantenströme stehen und blicken von der großen Querhalle aus auf die mehrschiffige, eisern-gläserne Dachkonstruktion längs über Gleisen und Bahnsteigen. Der Bahnhof als zentraler Verkehrsknoten der Stadt ist, so erfahren wir, in etwa so groß wie die Hofburg, die wir später noch besuchen werden. Wir verlassen das Querschiff durch den Nordausgang und überqueren den nördlichen Vorplatz des Hauptbahnhofs zum großen Becken des Stadthafens, wo sich auf einer der Ufertreppen eine Pause anbietet. Wir blicken uns um und sehen auf der einen Seite des Hafens die Fassaden von Postsparkasse und Telefonamt, auf der anderen Seite das beeindruckende Hauptzollamt.

Wieder zurück auf der Achse der Verlängerten Mariahilfer Straße setzen wir unseren Spaziergang in Richtung Südwesten fort, vorbei an zahlreichen Hotels mit Namen von Weltrang. Wir machen einen Abstecher in den dahinter liegenden, dreieckigen Stadtpark, dessen südöstliche Grenze der Wienfluss bildet. Anschließend verlassen wir den Park in Richtung Südwesten und treffen auf die Schwarzenbergstraße, der wir nach links

20 Bemerkenswert ist, dass Loos den Michaelerplatz in seinem Entwurf gegenüber dem Bestand etwas abwandelte. Das berühmte, von ihm entworfene Geschäftshaus Goldman & Salatsch an der Nordseite des Platzes (das heutige *Looshaus*), das 1909 fertig gestellt worden war, hätte also mit einer deutlich geänderten Grundrissform gebaut werden müssen.

in Richtung Südosten folgen. Wir überqueren den Wienfluss und biegen nach rechts in den Schwarzenbergring ein. Dort durchschreiten wir die Kolonnade der Flügelbauten des Karlsplatz-Forums, die den Boulevard überspannen, und erblicken dann links die Karlskirche mit ihrer unverwechselbaren barocken Fassade und Kuppel. Wir statten der Kirche einen kurzen Besuch ab.

Beim Heraustreten öffnet sich eine beeindruckende Sichtachse von der erhöhten Säulenvorhalle bis zum großen, halbrunden Kärntnertorplatz, in dessen Mitte eine monumentale Säule steht. Hinter den beiden links und rechts an die breite Promenade herangerückten Künstlerhäusern im Neorenaissance-Stil sind die Hauptgesimse von Oper und Burgtheater zu erkennen. Wir steigen die Treppen hinab, passieren das Wasserbecken und schreiten die durch Beete und Bäume begrünte Achse entlang. Im Bereich des Kärntnertorplatzes geraten wir wieder in belebteren Verkehr. Wir verweilen einen Moment bei der Betrachtung von Operngebäude zur Linken und Burgtheater zur Rechten. Beide sind wie die Künstlerhäuser einander zugewandt, ein Gegenüber in neobarockem Stil. Dann gehen wir weiter Richtung Altstadt. Auf dem geschäftigen Kärntnertorplatz umrunden Straßenbahnen und unterschiedlichste andere Fahrzeuge die Friedenssäule in der Mitte des Platzes. Dahinter liegt die halbrunde Randbebauung mit ihren durchgehenden Kolonnaden. Wir gehen nach links, wieder in die Verlängerte Mariahilferstraße. Es ist nun bereits fast 13:00 Uhr und da bietet sich ein Besuch im Café Museum an, das ganz in der Nähe liegt. Wir biegen also nach links ein in die Gasse hinter der Oper und erreichen das Café kurz darauf. Der Innenraum wirkt einladend, mit seiner zurückhaltenden Innenausstattung, den leicht gewölbten Decken und den modischen, filigranen Deckenlampen. Hier gönnen wir uns eine ausgedehnte Mittagspause und machen uns gegen 14:15 Uhr wieder auf den Weg.

Wir gehen zurück auf die Verlängerte Mariahilferstraße und biegen nach ein paar Minuten nach rechts in den Burgring ab. Kurz darauf wenden wir uns nach rechts und blicken auf den vom konkaven Halbrund der Neuen Hofburg umschlossenen Heldenplatz mit der Reiterstatue. Wir durchqueren einen Säulendurchgang auf der rechten Seite und werfen einen Blick in den Burgarten, an dessen gegenüberliegendem Ende wir auf die Rückseite der Randbebauung des Kärntnertorplatzes blicken. Hier halten wir nur kurz inne, bevor wir wieder auf den Heldenplatz zurückgehen und durch den gegenüberliegenden Säulendurchgang den Volksgarten erreichen, der in südwestlicher Richtung durch das Parlamentsgebäude abgegrenzt wird. Rechts von uns rahmen der Theseustempel und sein symmetrisches Gegenüber den Durchblick zum Ballhausplatz. Wir wenden uns dem Parlament zu, passieren dies auf der rechten Seite und biegen dann wiederum nach rechts in den Parlamentring ein, der direkt in den Rathausring übergeht. Linker Hand, im Westen, liegt das Stadion längs zum Ringboulevard. Auf der rechten Seite fällt unser Blick auf den links und rechts von kleineren städtischen Verwaltungsbauten

gesäumten Festplatz, hinter dem das eindrucksvolle Rathaus liegt, mit seinen kleineren Anbauten zu beiden Seiten. Auf dem Festplatz legen wir eine weitere kleine Pause ein.

Dann brechen wir zum letzten Abschnitt unseres Rundgangs auf. Wir folgen dem Boulevard noch ein Stück weiter nach Norden und erreichen den Rundbau der Votivkirche mit der großen Kuppel. Vom Kirchenportal aus fällt unser Blick nach Osten auf den ovalen Schottentorplatz. Wir überqueren den Platz noch einmal und gehen zur Straßenbahnhaltestelle. Es ist fast 16:00 Uhr, wie wir auf der großen Uhr auf der anderen Straßenseite sehen können. Anschließend steigen wir in die Straßenbahn, die uns durch das ausgedehnte Bankenviertel am Schottenring, nach rechts am Donaukanal entlang, über den Schwedenplatz und durch die Praterstraße wieder zurück zu unserem Ausgangspunkt in die Leopoldstadt fährt.

Der hier beschriebene Spaziergang ist eine alternative Form zur Beschreibung des Plans wie Rukschcio sie vornimmt und bei der teilweise auf einige andere Details eingegangen wird.<sup>21</sup> Die hier gewählte Beschreibungsform, ausgehend von einer kartografischen Darstellung, ist ein Versuch. Auf diese Weise kann zwar kein vollständiges Bild vermittelt werden, dafür ist aber die eingenommene Perspektive nach Ansicht des Verfassers geeignet, um von einzelnen Orten und räumlichen Zusammenhängen ein direkteres Bild zu vermitteln und Besonderheiten innerhalb des Alternativplans von Adolf Loos aufzuzeigen. Im Detail finden sich teilweise eigene Interpretationen, die allerdings den grundsätzlichen Rahmen nicht verlassen: Die städtebaulich stark veränderte Gesamtkomposition der Ringstraße, verknüpft mit vom Grundriss und damit vermutlich in vielen Fällen auch von der Gestaltung her identischen, in ihrer Lage und Ausrichtung jedoch meist stark veränderten repräsentativen Bauten. In einem nächsten Schritt wäre es interessant, ausgehend von Loos' Wien-Variante um 1912 die städtebauliche Entwicklung in die heutige Zeit fortzuführen und einen ähnlichen Spaziergang durch das heutige Loos-Wien zu unternehmen.

21 Ebd., S. 498f.